Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 434

Wijziging van de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in verband met de verduidelijking van voorschriften voor woonboten (Wet verduidelijking voorschriften woonboten)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 23 juni 2016

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de algemene commissie voor Wonen en Rijksdienst naar aanleiding van het wetsvoorstel houdende wijziging van de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in verband met de verduidelijking van voorschriften voor woonboten (Wet verduidelijking voorschriften woonboten).

Ik dank de leden van de VVD-fractie, de PvdA-fractie, de SP-fractie, de CDA-fractie, de D66-fractie en het lid Van Vliet voor hun bijdragen. Hierna wordt ingegaan op de vragen en opmerkingen. Daarbij houd ik de volgorde van het verslag zoveel mogelijk aan. Wel zal ik vragen met dezelfde strekking of die in elkaars verlengde liggen gebundeld beantwoorden.

1. Inleiding en doel wetsvoorstel

De definities uit de Model-bouwverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben naar mening van de leden van de SP-fractie kunnen functioneren bij gebrek aan gedegen landelijke wetgeving voor woonschepen. Deze leden vragen om een reactie hierop.

In het verleden heeft de wetgever de keus gemaakt om de regeling van een aantal aspecten rond woonboten over te laten aan gemeenten. Een consequentie daarvan is dat die regels per gemeente kunnen verschillen. Dat hoeft zeker niet in alle gevallen een probleem te zijn. Zoals eerder aangegeven in het antwoord op Kamervragen[1] is er in het geval van woonboten door ontwikkelingen in de jurisprudentie aanleiding om de voorschriften omtrent het bouwen en verbouwen van woonboten landelijk te gaan verduidelijken.

[1] Kamerstukken II 2013–2014, Aanhangsel 2318

kst-34434-6
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

2. Redenen waarom deze wetswijziging noodzakelijk is

De leden van de SP-fractie stellen dat het moment nu is aangebroken om haperende wetgeving gedegen te repareren en vragen om een reactie hierop.

Aanleiding voor dit wetsvoorstel is de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014 waarin een woonboot wordt aangemerkt als een bouwwerk in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) en de Woningwet. Deze uitspraak zou voor vele woonboten en andere drijvende objecten kunnen betekenen dat deze eveneens als een bouwwerk in de zin van de Woningwet en de Wabo aangemerkt moeten worden. Veel bestaande woonboten voldoen echter niet aan de Wabo en de Woningwet en zouden dan ook in feite illegaal worden. Om zulke consequenties tegen te gaan heeft de regering besloten de wet- en regelgeving voor woonboten aan te passen.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat het op landelijk niveau expliciet aangeven dat de Woningwet niet van toepassing is op woonschepen in de lijn van de rede zou hebben gelegen. Het is voor deze leden onduidelijk waarom niet voor deze oplossing is gekozen. Tevens vragen zij om een nadere onderbouwing ten aanzien van de uitleg dat verschil in regulering voor woonboten ten opzichte van bouwwerken op land niet valt te rechtvaardigen.

Het op landelijk niveau expliciet aangeven dat de Woningwet niet van toepassing is op woonboten is een variant die is overwogen. Voor deze optie is niet gekozen omdat de regering van mening is dat het verschil in regulering voor woonboten ten opzichte van bouwwerken op het land inmiddels niet valt te rechtvaardigen met het oog op de veranderingen die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden. Een meerderheid van de woonboten heeft een steeds meer permanent karakter gekregen. Die woonboten varen niet meer en liggen permanent op dezelfde plaats. In die zin zijn woonboten steeds meer vergelijkbaar met grondgebonden woningen. Daarbij is wat betreft het drijvend wonen de afgelopen jaren naast de van oudsher bekende categorie «woonark» de nieuwe categorie «watervilla's» ontstaan. Die categorie onderscheidt zich nauwelijks van grondgebonden woningen. Het grootste verschil tussen dat type nieuwe woonboot en een grondgebonden woning is dat de eerste op een drijvende bak wordt geplaatst. Daarmee bestaan er tussen (nieuwe) drijvende woningen en grondgebonden woningen niet langer zodanige verschillen dat die een verschil kunnen rechtvaardigen in de technische eisen die door de overheid aan dergelijke bouwwerken worden gesteld.

De leden van de SP-fractie vragen voorts welke andere varianten van het voorliggende wetsvoorstel zijn overwogen en waarom deze zijn afgevallen.

Naast de variant die in het wetsvoorstel is uitgewerkt en de hierboven genoemde variant om de Woningwet niet van toepassing te laten zijn op woonschepen, is nog een andere variant overwogen. Dit betreft de variant om niet met een wetsvoorstel te komen en de in de jurisprudentie ontwikkelde lijn bepalend te laten zijn. Voor deze variant is niet gekozen, omdat de jurisprudentie zich zodanig heeft ontwikkeld dat geconcludeerd kan worden dat veel bestaande woonschepen en andere drijvende objecten als bouwwerk zullen worden aangemerkt. De eerste jaren na 1999 toen de specifieke woonwagen- en woonschepenregelgeving kwam te vervallen, werd in de jurisprudentie aangesloten bij de bedoeling van de wetgever, namelijk dat woonboten niet werden gezien als bouwwerken

waarop de Woningwet van toepassing was, en waarvoor gemeenten zelf regels konden stellen. In latere jaren keek de rechter steeds meer strikt naar de bewoording van de definitie in de Model-bouwverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) voor bouwwerk en de aansluiting daarop. Legalisering van die bestaande woonschepen binnen het door de jurisprudentie van toepassing geworden wettelijk kader (Wabo en Woningwet), is in de regel niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat de woonboot niet voldoet aan de technische voorschriften die op grond van het Bouwbesluit 2012 (hierna: Bouwbesluit) voor bouwwerken gelden. Kort gezegd, eigenaren en gebruikers van bestaande woonboten of andere vergelijkbare drijvende objecten zouden geconfronteerd worden met voorschriften waaraan zij niet kunnen voldoen.
Verder bevatte het conceptwetsvoorstel zoals dat ter consultatie is voorgelegd tevens een regeling ten aanzien van ligplaatsvergunningen. Voorgesteld was om ligplaatsvergunningen eveneens om te zetten in omgevingsvergunningen. Mede naar aanleiding de reactie van het Interprovinciaal Overleg (IPO) tijdens de consultatie is besloten hiervan af te zien. Het omzetten van ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen bleek bij nader inzien te verstrekkend en dat onderdeel van het wetsvoorstel is vervolgens heroverwogen.

De leden van de SP-fractie vragen tot hoe lang het overgangsrecht zal gelden en of tot het einde der tijden geldt dat technische voorschriften niet van toepassing zijn op woonboten die onder het overgangsrecht vallen.

Het overgangsrecht is niet gebonden aan een bepaalde periode of einddatum.
Op de woonboten die onder het overgangsrecht vallen, dat wil zeggen bestaande woonboten, zullen de technische voorschriften van het Bouwbesluit voor de nieuwbouw, de verbouw, de staat en het gebruik van bouwwerken niet van toepassing zijn, ook niet als deze bouwwerken in de toekomst worden verbouwd.

3. Inhoud van het wetsvoorstel

De leden van de SP-fractie vragen om een reactie op hun voorstel om de woonschepen als uitgangspunt voor nieuwe wetgeving te nemen en daarna een oplossing te zoeken voor de tussencategorie omdat zij immers de uitzondering zijn op het voorliggende wetsvoorstel.

De woonboten vormen het uitgangspunt bij onderhavig wetsvoorstel. Het wetsvoorstel verduidelijkt welke voorschriften van de bouwregelgeving van toepassing zijn op bestaande woonboten en nieuwe woonboten. Daarnaast verduidelijkt het wetsvoorstel welke schepen buiten de reikwijdte van de Woningwet vallen. Het overgangsrecht voor bestaande woonboten vormt de kern van dit wetsvoorstel. In de memorie van toelichting wordt in de paragraaf over de inhoud van het wetsvoorstel echter eerst ingegaan op schepen waarvan de primaire functie varen is en schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart. De inhoud van het wetsvoorstel wordt besproken in de volgorde van de artikelen zoals deze in de Woningwet worden opgenomen. Om die reden wordt de situatie voor deze schepen eerder genoemd in de memorie van toelichting. Bovendien wordt op deze wijze aan het begin van de memorie van toelichting duidelijk wat de reikwijdte is van het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie stellen voor om de ligplaats op te nemen in artikel 2.2, eerste lid, en in een nieuw artikel 8.2a van de Wabo.

Zoals gezegd was in het wetsvoorstel zoals dat ter consultatie is voorgelegd, tevens overgangsrecht opgenomen voor ligplaatsvergunningen. Voorgesteld was om ligplaatsvergunningen eveneens om te zetten in omgevingsvergunningen.
Tijdens de consultatie bleek dat het overgangsrecht te breed was geformuleerd wat betreft ligplaatsvergunningen. Ligplaatsvergunningen kunnen gebaseerd zijn op verschillende wettelijke grondslagen en met het oog op verschillende doelen. Het gaat daarbij ook om regelgeving die geen deel uitmaakt van het omgevingsrecht. Zo kan de wettelijke basis van een ligplaatsvergunning de Scheepvaartverkeerswet zijn. Het omzetten van ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen was bij nader inzien dan ook te verstrekkend. Vergunningen zouden dan opeens tot het omgevingsrecht gaan behoren terwijl de regelgeving op basis waarvan die vergunningen al dan niet worden verleend, zoals de Scheepvaartverkeerswet, geen deel uitmaakt van het omgevingsrecht.
Gemeenten, provincies en waterschappen kunnen gebruik maken van de mogelijkheid die artikel 2.2, tweede lid, van de Wabo biedt. Daarin is bepaald dat bij provinciale, gemeentelijke of waterschapsverordening kan worden bepaald dat het in daarbij aangewezen categorieën gevallen verboden is projecten die geheel of gedeeltelijk bestaan uit andere activiteiten die behoren tot een daarbij aangewezen categorie activiteiten, die van invloed kunnen zijn op de fysieke leefomgeving, uit te voeren zonder omgevingsvergunning.
Met andere woorden, het is mogelijk om de omgevingsvergunning voor het bouwen van bijvoorbeeld een woonboot en de daarvoor benodigde ligplaatsvergunning of -ontheffing in één procedure te behandelen. Op deze wijze kunnen onnodige handelingen bij vergunningaanvragen voor nieuwe woonboten worden voorkomen en kan een aanvrager in één procedure uitsluitsel krijgen over zowel de bouwvergunning als de ligplaatsvergunning of ligplaatsontheffing.

De leden van de SP-fractie merken op dat met de door deze fractie gedane voorstellen tevens een haakje ontstaat om de langgekoesterde wens tot huurbescherming van woonbootbewoners definitief te kunnen regelen en vragen om een reactie hierop.

Dit wetsvoorstel is primair bedoeld om een overgangsrechtelijke voorziening te treffen en voorschriften van bouwregelgeving te verduidelijken ten aanzien van drijvende constructies die als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2014 zijn aan te merken als bouwwerk. Huurbescherming van ligplaatsen is een onderwerp dat buiten de reikwijdte van dit wetsvoorstel valt. Hiervoor is een apart wetsvoorstel in voorbereiding.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de wijziging van het Bouwbesluit eruit zal zien voor wat betreft aangepaste nieuwbouw- en verbouwvoorschriften voor drijvende objecten die door verandering van gebruik of functiewijziging voor het eerst als bouwwerk worden aangemerkt.

Het Bouwbesluit wordt zodanig gewijzigd dat de technische voorschriften van het Bouwbesluit niet van toepassing zullen zijn op drijvende objecten (schepen) die na inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel door functiewijziging voortaan als bouwwerk moeten worden aangemerkt (zoals een voormalig binnenvaartschip dat voortaan op een vaste ligplaats uitsluitend voor woondoeleinden gaat worden gebruikt. Daarnaast wordt in het Bouwbesluit specifiek voor die gevallen een zorgplicht opgenomen. Materieel betreft dit dezelfde zorgplicht zoals opgenomen in artikel 1a van de Woningwet. Ten aanzien van een drijvend object dat door functiewijziging als bouwwerk moet worden aangemerkt, moet verder een omgevingsvergunning voor het bouwen worden aangevraagd.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de ondergrens er uit ziet en wat wordt bedoeld met «zorgplicht».

Met ondergrens wordt bedoeld de technische eisen waaraan ten minste voldaan moet worden met betrekking tot bouwwerken. Deze ondergrens wordt vormgegeven door de zorgplicht, die is opgenomen in artikel 1a van de Woningwet. De zorgplicht houdt in dat een ieder die een bouwwerk bouwt, gebruikt, laat gebruiken of sloopt er voor zorg dient te dragen (voor zover dat in diens vermogen ligt), dat als gevolg van dat bouwen, gebruik of slopen geen gevaar voor de gezondheid of veiligheid ontstaat dan wel voortduurt. Daarnaast moet de eigenaar er zorg voor dragen dat de staat van het bouwwerk geen gevaar oplevert voor de veiligheid en de gezondheid.

De leden van de SP-fractie vragen wanneer een wijziging van het Bouwbesluit wordt voorgelegd aan de Kamer. Tevens stellen deze leden voor te onderzoeken welke regels van het Bouwbesluit 2012 wel of niet van toepassing moeten zijn.

Het concept van de wijziging van het Bouwbesluit wordt naar verwachting dit najaar in het kader van de voorhangprocedure aan de Tweede en Eerste Kamer aangeboden. Het afgelopen jaar is opdracht verleend aan bouwkundig adviesbureaus om te onderzoeken aan welke eisen van het Bouwbesluit nieuwe drijvende bouwwerken zoals woonboten kunnen voldoen, waar de knelpunten liggen en wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn. Hierover is regelmatig overleg gevoerd met diverse betrokken partijen, zoals de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam, arkenbouwers, Landelijke Woonboten Organisatie (LWO), Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB), Federatie Ruimtelijke Kwaliteit. Momenteel loopt nog een onderzoek naar het opstellen van nadere voorschriften voor de algemene sterkte van de bouwconstructie van drijvende bouwwerken. Bij de aanbieding van het concept van de wijziging van het Bouwbesluit wordt de Tweede Kamer over de resultaten daarvan geïnformeerd.

De leden van de SP-fractie merken op dat vervolgens de ligplaatsen voor beroeps- en pleziervaart geregeld kunnen worden en vragen om een reactie hierop.
Het voorliggende wetsvoorstel heeft betrekking op drijvende objecten die als bouwwerk in de zin van de Woningwet moeten worden aangemerkt. De door de leden van de SP-fractie bedoelde schepen voor beroeps- en pleziervaart kunnen niet als zodanig worden aangemerkt. Het voorliggende wetsvoorstel heeft dan ook geen betrekking op die categorie schepen en de daarmee samenhangende ligplaatsen en regelgeving.

De leden van de SP-fractie merken op dat alle bouwwerken waarop wordt gewoond en die voldoen aan de (internationale) normen voor de scheepvaart uitgesloten zouden moeten worden van de Woningwet, de Wabo en het Bouwbesluit. De leden vragen om een reactie hierop.

Schepen die bedoeld zijn om mee te varen en waarvan de primaire functie varen is en waarop tevens wordt gewoond, voldoen niet aan de definitie van bouwwerk. Deze schepen zullen dan ook niet aangemerkt kunnen worden als bouwwerk. Schepen die voldoen aan de (internationale) normen voor de scheepvaart, die bedoeld zijn om mee te varen, zijn en blijven schepen die dus niet onder het toepassingsbereik van de Woningwet en de Wabo vallen omdat zij niet als bouwwerk in de zin van die wetten aan te merken zijn.

De leden van de SP-fractie merken op dat de bijlage van het Besluit omgevingsrecht (Bor) geschikt zou zijn voor de regeling van uitsluiting van het varende woonschip en vernemen graag waarom dit voorstel al dan niet bruikbaar is voor de categorie (historische) varende schepen waarop verbleven wordt.

Bijlage II bij het Bor is gericht op het aanwijzen van categorieën gevallen waarin onder meer voor bepaalde bouwactiviteiten geen omgevingsvergunning is vereist. Indien bouwactiviteiten ten aanzien van woonschepen waarop wordt verbleven en waarmee af en toe wordt gevaren, worden opgenomen in die bijlage, kan nog steeds geoordeeld worden dat die schepen bouwwerken zijn. Behalve de vergunningsplicht zou dan het gehele Bouwbesluit van toepassing zijn op die schepen. De bijlage bewerkstelligt uitsluitend een uitzondering op de omgevingsvergunningplicht.
Om te voorkomen dat dergelijke schepen worden aangemerkt als bouwwerk wordt thans voorgesteld om in artikel 1 van de Woningwet expliciet te bepalen dat deze groep schepen niet onder de regelgeving voor bouwwerken valt. Het Bouwbesluit is dan eveneens niet van toepassing op deze schepen. Kort gezegd, omdat een uitzondering op wetsniveau wordt vastgelegd, is voor deze schepen een wijziging van het Bor niet nodig.

De leden van de CDA-fractie zien graag een nadere duiding van de groep schepen die in het advies van de Raad van State worden aangeduid als «schepen die naar aard en inrichting niet aan de vaart onttrokken zijn». Tevens vragen deze leden of het kunnen varen of het feitelijk varen daarbij een rol speelt. Verder vragen de leden van de CDA-fractie om welke aantallen het gaat en of dit vooral historische schepen betreft.

In het wetsvoorstel zoals dat aan de Raad van State is gezonden was een uitzondering opgenomen voor schepen die naar aard en inrichting niet aan de vaart onttrokken zijn. De uitzondering was gericht op schepen waarmee af en toe wordt gevaren. Tijdens de consultatie hadden belangenbehartigers van bewoners en eigenaren van die veelal historische schepen aangegeven bezorgd te zijn dat die schepen in de toekomst eveneens zouden worden aangemerkt als bouwwerken. In het advies van de Raad van State kwam naar voren dat de gebruikte terminologie om deze groep schepen te beschrijven onvoldoende duidelijk was. Tevens was de motivering voor deze uitzondering onvoldoende toegelicht. De formulering van de uitzondering voor dergelijke schepen is in het voorliggende wetsvoorstel aangepast en in de memorie van toelichting wordt de motivering voor de uitzondering toegelicht. De omschrijving van de uitzondering sluit nu aan bij de terminologie van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit.
De uitzondering is gericht op schepen waarop wordt gewoond of op andere wijze wordt verbleven en waarvan niet bij voorbaat duidelijk is of deze schepen altijd zouden worden aangemerkt als varend schip. Deze schepen liggen veelal langere tijd stil, maar er wordt af en toe mee gevaren. Toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen is voor een deel niet mogelijk. Ook hebben veel van deze schepen een historisch karakter hetgeen verloren zou gaan indien deze schepen moeten voldoen aan de bouwregelgeving. Blijkens informatie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn er in ons land circa 6.000 historische schepen waarvan ongeveer de helft zich in varende staat bevindt.[2]

[2] <http://erfgoedmonitor.nl/indicatoren/mobiel-erfgoed-historische-schepen>

In het wetsvoorstel en de memorie van toelichting, zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State, werd niet expliciet ingegaan op het aspect of een schip waarop de uitzondering was gericht, feitelijk moest varen. Echter, de bewoording «niet aan de vaart onttrokken» impliceerde wel dat een dergelijk schip feitelijk vaart.
In het gewijzigde wetsvoorstel is thans bepaald dat voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet (de Woningwet) bepaalde een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart, geen bouwwerk is. De bewoording dat een schip is «bestemd voor de vaart» geeft aan dat het schip is bedoeld om voor de vaart te gebruiken. Bij de bepaling of een schip voor de vaart is bestemd, kan onder meer gekeken worden naar de vorm van het casco en het materiaalgebruik, de aanwezigheid van een stuurinrichting en of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet. Tevens wordt met de huidige bewoordingen duidelijk dat het moet gaan om schepen die gebruikt worden voor de vaart.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het criterium «naar aard en inrichting niet aan de vaart onttrokken» nu aansluit bij de ontstane jurisprudentie, en zo ja op welke wijze.

Het in de jurisprudentie ontwikkelde criterium voor de vraag of een woonboot een bouwwerk is, is dat doorslaggevend is of de woonboot bedoeld is om ter plaatse als woning te fungeren. Een criterium als «niet aan de vaart ontrokken» vormde nieuwe terminologie die in de jurisprudentie niet werd gehanteerd. In die zin sloot de bewoording van de uitzondering, zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State, niet goed aan op de bestaande jurisprudentie over woonboten. De aangepaste bewoording van de uitzondering sluit wel aan op het in de jurisprudentie ontwikkelde criterium voor de beoordeling of een bepaald schip een bouwwerk is. De huidige bewoording verduidelijkt dat als een bepaald schip weliswaar bedoeld is te fungeren als woning en dus wordt gebruikt als woning (of als andere vorm van verblijf), er geen sprake is van een bouwwerk als dat schip is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de gevolgen van de nieuwe bepalingen voor eigenaren van verschillende soorten (woon)schepen, handhavende instanties en andere betrokken partijen.

Het doel van dit wetsvoorstel is duidelijkheid verschaffen welke regels van toepassing zijn op drijvende bouwwerken. Hieronder wordt ingegaan op de gevolgen van de nieuwe bepalingen voor eigenaren van woonboten, handhavende instanties en andere eventuele betrokkenen.

Varende schepen

Met de voorgestelde wijziging van artikel 1 van de Woningwet wordt bepaald dat een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart, niet wordt aangemerkt als bouwwerk voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde. Dit betekent dat op dergelijke schepen de bouwregelgeving niet van toepassing is. Voorheen werden deze schepen ook niet als bouwwerk aangemerkt, maar dat was niet bij wet bepaald. Ten behoeve van de duidelijkheid en om te bewerkstelligen dat deze schepen in de toekomst ook niet als bouwwerk worden aangemerkt, wordt dit met het voorliggende wetsvoorstel wettelijk verankerd. Omdat het wetsvoorstel geen wijzigingen aanbrengt ten aanzien van deze schepen, heeft de wetsvoorstel geen gevolg voor de eigenaren van deze schepen of voor handhavende instanties.

Bestaande drijvende bouwwerken

In het voorliggende wetsvoorstel is overgangsrecht opgenomen voor bestaande woonboten en bestaande andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf, die tot nu toe niet werden aangemerkt als bouwwerken. Door dit overgangsrecht zijn de technische voorschriften die bij of krachtens het Bouwbesluit worden gegeven voor het (ver)bouwen van een bouwwerk, de staat van een bouwwerk en het in gebruik nemen of gebruiken van een bouwwerk, niet van toepassing. Daarnaast worden de bestaande gemeentelijke vergunningen voor het bouwen en gebruiken van een woonboot van rechtswege omgezet in een omgevingsvergunning. Als er tot het tijdstip van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel krachtens een provinciale of gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het bouwen of gebruiken van een woonboot, dan wordt die woonboot met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding gelijkgesteld met een bouwwerk ten aanzien waarvan een omgevingsvergunning is verleend.
De concrete gevolgen voor de eigenaren van deze bestaande woonboten zijn daarmee minimaal. Zij behouden de verleende vergunningen en hoeven niet aan nieuwe technische eisen te gaan voldoen.

Gemeenten zullen voor de bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen slechts in een voorkomend geval moeten optreden op basis van de Wabo als sprake is van overtreding van de bij de reeds verleende gemeentelijke vergunning geldende voorwaarden. Daarnaast kan het voorkomen dat gemeenten zullen optreden ter handhaving van de zorgplicht van artikel 1a van de Woningwet, die van toepassing zal zijn bij bestaande woonboten.
Gemeenten kunnen geen gemeentelijke technische (bouwkundige) eisen meer stellen of handhaven ten aanzien van woonboten en andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf. De in de verordeningen hierover opgenomen regels zijn niet langer van toepassing. Waar nodig zullen gemeenten gemeentelijke verordeningen aanpassen of intrekken Ten slotte behouden bestaande gemeentelijke regels over het uiterlijk van woonboten hun geldigheid.

Nieuwe drijvende bouwwerken

Na inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel kunnen er twee soorten nieuw drijvend bouwwerk zijn. Ten eerste vormt een nieuw gebouwde woonboot of watervilla een nieuw drijvend bouwwerk. Daarnaast kan een bestaand drijvend object door functiewijziging een nieuw drijvend bouwwerk zijn, bijvoorbeeld een vrachtschip dat voortaan op een vaste ligplaats als woonboot gaat worden gebruikt.
De eigenaren van een nieuw drijvend bouwwerk moeten een omgevingsvergunning voor het bouwen aanvragen. De gemeente toetst de aanvraag aan de gebruikelijke toetsingsgronden, zoals het Bouwbesluit en het bestemmingsplan.
Wat betreft de eisen in het Bouwbesluit wordt een onderscheid gemaakt tussen de twee soorten nieuw drijvend bouwwerk. Voor nieuw gebouwde woonboten en watervilla's worden verschillende eisen van het Bouwbesluit aangepast of komen te vervallen, vergelijkbaar met de eisen voor het bouwen in particulier opdrachtgeverschap. De nadere uitwerking daarvan is in voorbereiding.
Voor drijvende objecten die door gebruiksverandering of functiewijziging voortaan als bouwwerk moeten worden aangemerkt, zullen specifieke voorschriften worden opgenomen die erop neerkomen dat uitsluitend een zorgplicht geldt met betrekking tot gevaar voor de gezondheid en veiligheid. De reguliere technische voorschriften van het Bouwbesluit zijn daarmee niet van toepassing. Voor de eigenaren van deze nieuwe

drijvende bouwwerken betekent dit concreet dat zij slechts hoeven te voldoen aan die zorgplicht.

In het geval van een nieuw drijvend bouwwerk als gevolg van functiewijzing, zullen gemeenten in voorkomende gevallen moeten handhaven indien de zorgplicht wordt overtreden. In het geval van de andere nieuwe drijvende bouwwerken (nieuwe woonboten en nieuwe drijvende villa's) zal de gemeente verantwoordelijk zijn voor de handhaving ten aanzien van de voor deze woningen van toepassing zijnde technische eisen uit het Bouwbesluit. Deze handhaving verschilt in essentie niet van de handhaving met betrekking tot grondgebonden woningen.
Zoals hierboven al vermeld kunnen gemeenten geen gemeentelijke technische (bouwkundige) eisen meer stellen of handhaven ten aanzien van woonboten. Verder zullen gemeenten bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten bezien en zo nodig ruimtelijke regels moeten opnemen voor de drijvende bouwwerken. Voor bestaande bouwwerken hoeft dit niet direct, omdat die onder het in dit wetsvoorstel voorziene overgangsrecht vallen. Indien in een gemeente reeds autonome welstandsregels of een welstandsnota van toepassing was op het uiterlijk van drijvende objecten, blijft deze gelden totdat voor drijvende bouwwerken de welstandsnota op grond van de Woningwet is aangepast

De leden van de CDA-fractie vragen of het verschil tussen «verblijven» en «wonen» nader uiteen wordt gezet.

«Verblijven» is een ruimer begrip dan «wonen». Bij wonen is sprake van een verblijf met een permanent karakter. Voorbeelden van wonen in een drijvend object zijn het wonen in een woonark of in een drijvende villa. Bij andere vormen van verblijven gaat het in het algemeen om een verblijf van kortere duur. Voorbeelden van ander verblijf zijn het verblijven in een hotel of in een restaurant.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag hoe afwegingen zijn gemaakt ten aanzien van de doelstelling van de Woningwet met betrekking tot gezond wonen in relatie tot het voorliggende wetsvoorstel.

Bestaande drijvende objecten die onder het overgangsrecht vallen, moeten aan veiligheid en gezondheid als doelen van de Woningwet voldoen. Artikel 1a van de Woningwet, waarin is opgenomen dat een eigenaar of gebruiker van een bouwwerk ervoor moet zorg dragen dat door het bouwwerk geen gevaar voor de gezondheid of veiligheid ontstaat dan wel voortduurt, is van toepassing op de bestaande drijvende objecten die onder het overgangsrecht vallen. Zij hoeven echter niet te voldoen aan de technische voorschriften van het Bouwbesluit.
Op nieuw te bouwen drijvende bouwwerken zal het Bouwbesluit van toepassing zijn en moet daarmee eveneens aan veiligheid en gezondheid als doelen van de Woningwet voldaan worden. In het Bouwbesluit zullen echter waar nodig voorschriften worden aangepast of zullen specifieke voorschriften worden opgenomen voor drijvende bouwwerken, vergelijkbaar met de eisen voor het bouwen in particulier opdrachtgeverschap.

Geen bouwwerk

Het lid Van Vliet vraagt of er geen tussenoplossing mogelijk is voor de tussencategorie schepen, waarop de Raad van State doelt, en of een uitzonderingspositie de juiste oplossing is.

De betreffende categorie schepen omvat veelal historische schepen die vaak langere tijd stil liggen, maar waar af en toe mee wordt gevaren. Door het langere tijd stil liggen kan in de uitvoeringspraktijk discussie ontstaan

over de vraag of het object een schip is of een bouwwerk. Om dit te voorkomen is, is een verduidelijking in de regelgeving aangewezen. Vervolgens is er voor gekozen om op wetsniveau duidelijk te maken dat deze categorie geen bouwwerk in de zin van de Woningwet is. Toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen is voor een deel niet mogelijk. Ook hebben veel van deze schepen een historisch karakter hetgeen verloren zou gaan indien deze schepen moeten voldoen aan de bouwregelgeving. Ik ben dan ook van mening dat deze schepen niet gekwalificeerd moeten worden als bouwwerk. De gekozen oplossing is afgestemd met de organisaties van eigenaren en gebruikers van dit soort schepen zoals LWO, FVEN en LVBHB.

Het lid Van Vliet vraagt of de regering het met hem eens is dat wanneer niet aan de vereisten van de bouwregelgeving kan worden voldaan, het schip dan ook naar zijn aard niet geschikt is om als woning te fungeren.

De omstandigheid dat een schip niet aan de vereisten van de bouwregelgeving kan voldoen, betekent niet per definitie dat het schip dan ook naar zijn aard niet geschikt is om als woning te fungeren. Het gemiddelde schip zal bijvoorbeeld niet voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit aan nieuwe woningen stelt, zoals eisen aan de minimale plafondhoogte en de op- en aantreden van trappen. Dat hoeft op zich niet te betekenen dat dit schip niet geschikt is als woning. Veel bestaande woningen voldoen immers ook niet aan die nieuwbouweisen terwijl zij toch als woning geschikt zijn.

Het lid van Vliet vraagt of de regering kan uiteenzetten hoeveel van dit soort schepen er in Nederland bestaan en wat de kosten zouden zijn indien de bouwregelgeving op de schepen van toepassing zal worden.

Het gaat wat betreft de schepen die onder de in het wetsvoorstel opgenomen uitzondering vallen vooral om historische schepen. Er zijn in Nederland circa 6.000 historische schepen waarvan ongeveer de helft zich in varende staat bevindt. Als deze schepen aan de technische bouwregelgeving zouden moeten voldoen, zou het historische karakter van dit drijvend cultureel erfgoed ernstig worden aangetast. Bovendien zouden die schepen slechts tegen zeer hoge kosten aan die regelgeving kunnen worden aangepast. Een precieze indicatie van die kosten is niet beschikbaar.

Bestaande woonboten: overgangsrecht

De leden van de VVD-fractie vragen of het feit dat de technische voorschriften van het Bouwbesluit evenmin zullen gelden voor «nieuwbouw, verbouw, de staat en het gebruik» van bestaande woonboten betekent dat volledige nieuwbouw op de huidige ligplaats ook is uitgezonderd van deze voorschriften. Zo niet, waar ligt dan het onderscheid tussen nieuwbouw en grondige verbouw, zo vragen deze leden.

Volledige nieuwbouw op de huidige ligplaats is niet uitgezonderd van de technische nieuwbouwvoorschriften. Die nieuwbouw kan bestaan uit het op de bestaande betonnen bak plaatsen van een geheel nieuwe opbouw of uit een nieuwe betonnen bak met nieuwe opbouw. In beide gevallen moet aan de nieuwbouwvoorschriften voor nieuwe woonboten worden voldaan. Bij volledige nieuwbouw is er sprake van een volledig nieuw bouwwerk. In geval van verbouw, ook al is er sprake van grondige verbouw, blijft de bestaande woonboot intact en worden onderdelen daarvan aangepast.

De leden van de VVD-fractie lezen met tevredenheid dat voor woonschepen die het grootste deel van het jaar ergens liggen, geen nieuwe omgevingsvergunningen hoeven te worden aangevraagd. Deze leden zouden graag willen weten of dit ook geldt als een schip (bijvoorbeeld uit het buitenland) in de toekomst als woonschip in gebruik wordt genomen.

Ongeacht of een schip uit het buitenland komt, geldt in beginsel dat een omgevingsvergunning vereist is als dat voorheen varende schip als woonschip in gebruik genomen wordt.
Indien het gaat om een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart, dan zou het echter onder de in dit wetsvoorstel opgenomen uitzondering vallen. In dat laatste geval zou het woonschip niet worden aangemerkt als bouwwerk zodat een omgevingsvergunning ook niet is vereist.

Graag vernemen de leden van de CDA-fractie wanneer door kleine dan wel ingrijpende wijzigingen aan bestaande woonschepen deze woonboten wel onder de regels van de Woningwet komen te vallen.

Woonschepen komen niet onder de reikwijdte van de Woningwet te vallen als gevolg van wijzigingen aan die woonschepen. Op een op het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel bestaande woonboot of bestaand ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf, is het in dit wetsvoorstel opgenomen overgangsrecht van toepassing. Na inwerkingtreding van de wet vallen deze bestaande schepen weliswaar onder de Woningwet, maar de technische voorschriften van het Bouwbesluit voor de nieuwbouw, de verbouw, de staat en het gebruik van bouwwerken zullen niet van toepassing zijn.

De leden van de D66-fractie vragen wat de effecten zullen zijn van het invoeren van een algemene zorgplicht op woonboten.

Op bestaande woonboten zal inderdaad de zorgplicht van toepassing zijn. De effecten ervan zullen naar verwachting beperkt zijn. De zorgplicht is bedoeld als vangnet met het oog op veiligheid en gezondheid. Als een gemeente in de praktijk een situatie tegenkomt die als onveilig of ongezond moet worden aangemerkt, kan zij wegens overtreding van de zorgplicht handhavend optreden. Het van toepassing worden van de zorgplicht op grond van de Woningwet betekent in principe niet dat eigenaren en bewoners van woonboten allerlei aanpassingen moeten doen aan hun woonboot.

De leden van de D66-fractie vragen of de algemene zorgplicht een gevolg zal hebben voor de ongediertebestrijding op woonboten.

De zorgplicht strekt ertoe dat er geen gevaar voor de gezondheid of veiligheid bestaat of voortduurt als gevolg van de staat en het gebruik van een bouwwerk. Daarmee kan die zorgplicht in voorkomende gevallen ook ongediertebestrijding op woonboten betreffen.

De leden van de D66-fractie vragen of de algemene zorgplicht gevolgen zal hebben voor de verplichting voor woonboten om aangesloten te zijn op riolering zodat zij niet meer in open water lozen.

Of een woonboot aangesloten moet zijn op riolering wordt niet bepaald door de bouwregelgeving, maar door de milieuregelgeving. Vanuit de Wet milieubeheer moet de gemeente zorg dragen voor de doelmatige inzameling en het doelmatig transport van afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de in de gemeente gelegen percelen. In de

regel wordt hiervoor riolering aangelegd. Als er riolering aanwezig is, hoeft er geen ander alternatief geboden te worden. In het Besluit lozing afvalwater huishoudens is bepaald dat woonboten niet langer op oppervlaktewaterlichamen mogen lozen wanneer er zich een aansluiting binnen 40 meter van het lozingspunt bevindt. Is dit niet het geval, of is het niet mogelijk om hierop aan te sluiten, dan zijn alternatieven mogelijk waaronder de plaatsing van een individuele behandeleenheid van afvalwater (IBA).

Nieuw te bouwen drijvende bouwwerken

De leden van de CDA-fractie lezen dat de technische eisen van het Bouwbesluit niet van toepassing zullen zijn op bestaande woonboten. Deze leden vragen of die regels wel van toepassing zijn op nieuwe woonboten en in hoeverre die regels tot praktische problemen zullen leiden.
De leden van de VVD-fractie begrijpen dat nieuwe woonboten zullen moeten voldoen aan de eisen voor woningen gebouwd in particulier opdrachtgeverschap. Deze leden vragen zich af of het karakter van een woonboot te verenigen is met al deze eisen. Tevens vragen deze leden of de regering specifieke eisen aan bijvoorbeeld de plafondhoogte passend en noodzakelijk acht voor een woonboot.
Het lid Van Vliet vraagt of het mogelijk is een limitatieve opsomming te geven van alle vereisten waaraan nieuw te bouwen woonboten in de toekomst zullen moeten voldoen. In aanvulling hierop vraagt dit lid op welke onderdelen van het Bouwbesluit minder eisen zullen worden gesteld ten aanzien van woonboten, in vergelijking tot bouwwerken op het land.

Bij woningen die gebouwd worden in particulier opdrachtgeverschap is een aantal technische voorschriften vervallen of versoepeld. Het gaat hierbij om eisen op het gebied van bruikbaarheid, daglicht, afscheidingen, trappen en hellingbanen.
Uit diverse gesprekken die gevoerd zijn met gemeenten, arkenbouwers en belangenorganisaties blijkt dat op deze gebieden de niet versoepelde voorschriften van het Bouwbesluit de voornaamste belemmeringen vormen voor drijvende bouwwerken om te kunnen voeldoen aan het Bouwbesluit. Het zijn voornamelijk eisen met betrekking tot de ligplaatsen (maximale hoogte boven het water, maximale diepgang in het water, maximale lengte en breedte van het bouwwerk) waardoor de voorschriften op die gebieden belemmeringen vormen. Uit deze gesprekken blijkt ook dat de versoepelde eisen op deze gebieden voor woningen gebouwd in particulier opdrachtgeverschap, waaronder ook plafondhoogte, wel haalbaar zijn. Hierbij is rekening gehouden met het karakter van een drijvend bouwwerk, zoals een woonboot. Een inventariserend onderzoek naar mogelijke knelpunten bij het moeten voldoen van drijvende bouwwerken aan het Bouwbesluit bevestigt dit. Er loopt nog een onderzoek naar het opstellen van nadere voorschriften voor de algemene sterkte van de bouwconstructie van drijvende bouwwerken. Verder wordt bezien of de eisen in het Bouwbesluit voor energiezuinigheid (energieprestatie coëfficiënt en thermische isolatie) bij vervangende nieuwbouw op bestaande ligplaatsen (zoals in de gracht) versoepeld moeten worden.
Aanpassingen aan voorschriften gebeuren in nauw overleg met deze partijen, juist om praktische problemen na inwerkingtreding van het wetsvoorstel en de daarmee samenhangende wijziging van het Bouwbesluit te voorkomen. De regering ziet niet langer een reden om voor grondgebonden bouwwerken wel technische eisen te stellen en voor nieuwe drijvende bouwwerken niet, aangezien de verschillen tussen woonboten en grondgebonden woningen in de loop der tijd steeds kleiner

zijn geworden. Zo blijven de meeste woonboten tegenwoordig altijd op dezelfde ligplaats liggen.

Na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel is voor een nieuw te bouwen woonboot een omgevingsvergunning voor het bouwen vereist. Op grond van artikel 2.10, eerste lid, van de Wabo moet die vergunning voor het bouwen van een nieuwe woonboot worden verleend als het bouwplan voldoet aan het bestemmingsplan, het Bouwbesluit, de gemeentelijke bouwverordening en de gemeentelijke welstandsnota als de gemeente zo'n welstandsnota heeft.

De leden van de VVD-fractie vragen of materialen die in de reguliere bouw worden voorgeschreven niet te zwaar zijn voor toepassing op een woonboot en of is overwogen hiervoor een ruimere ontheffing te maken.

Het Bouwbesluit schrijft geen materialen voor. Een ontheffing is daarom niet nodig.

Tevens vragen de leden van de VVD-fractie zich af hoe eigenaren van drijvende objecten die door functiewijziging als bouwwerk worden aangemerkt, invulling moeten geven aan een «zorgplicht» voor gezondheid en veiligheid.

Het gaat hier om een in het Bouwbesluit op te nemen zorgplicht die zal inhouden dat degene die het bouwwerk bouwt, gebruikt, laat gebruiken of sloopt er voor zorg dient te dragen (voor zover dat in diens vermogen ligt), dat als gevolg van dat bouwen, gebruik of slopen geen gevaar voor de gezondheid of veiligheid ontstaat of voortduurt. Daarnaast moet de eigenaar ervoor zorgen dat de staat van het bouwwerk geen gevaar oplevert voor de veiligheid en de gezondheid. Concreet betekent dit dat een bouwwerk in een redelijke staat van onderhoud moet zijn en dat het niet wordt gebruikt op een wijze die gevaar voor de veiligheid of gezondheid kan opleveren.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel ruimte er in de praktijk bestaat voor deze eigenaren van drijvende objecten die door functiewijziging als bouwwerk worden aangemerkt om af te wijken van het Bouwbesluit, dat immers is opgesteld ter bescherming van gezondheid en veiligheid.

Drijvende objecten die door functiewijziging voortaan als bouwwerk moeten worden aangemerkt, hoeven niet aan de reguliere technische voorschriften van het Bouwbesluit te voldoen. Afwijking van die voorschriften is dus niet nodig. De in het Bouwbesluit op te nemen voorschriften voor deze bouwwerken houden in dat de eigenaren moeten voldoen aan een zorgplicht ter bescherming van gezondheid en veiligheid. Op deze wijze is geborgd dat die bouwwerken geen gevaar voor de veiligheid of gezondheid zullen opleveren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat gemeenten geen technische of bouwkundige eisen meer mogen stellen aan woonboten en dat relevante gemeentelijke verordeningen op dit punt niet langer van toepassing zijn. Deze leden vragen of alle gemeenten zich daar bewust van zijn.

Er zal tijdig door middel van een brochure voldoende bekendheid worden gegeven aan deze wetswijziging en de wijziging van het Bouwbesluit voor wat betreft drijvende bouwwerken. Deze brochure zal gepubliceerd worden op www.Rijksoverheid.nl en verspreid worden onder belanghebbende organisaties, waaronder de VNG.

De leden van de VVD-fractie vragen of gemeentelijke verordeningen automatisch vervallen bij aanname van het voorliggende wetsvoorstel.

De verordeningen of onderdelen van verordeningen die betrekking hebben op woonboten of andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf vervallen niet automatisch. De in de verordeningen hierover opgenomen regels zijn niet langer van toepassing. Waar nodig zullen gemeenten gemeentelijke verordeningen aanpassen of intrekken, daar die op onderdelen onverbindend zullen zijn ten aanzien van de drijvende objecten die eerder niet onder de Woningwet werden geacht te vallen. Voor aspecten waarvoor de Woningwet geen uitputtende regels stelt blijven de verordeningen uiteraard nog gewoon van toepassing. In dat verband kan worden gedacht aan verordeningen met regels over de nautische aspecten van drijvende bouwwerken, zoals regels ten behoeve van de vrije doorvaart van passerende schepen.

De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre de ontwerpen van woonboten nu al voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit aan deze bouwwerken zal gaan stellen.

In opdracht van het Ministerie van BZK is een praktijktoets uitgevoerd ten behoeve van de voorgenomen wijzigingen van het Bouwbesluit voor drijvende bouwwerken. Uit deze praktijktoets komt naar voren dat in de huidige ontwerpen van woonboten strijdigheid is met diverse eisen van het Bouwbesluit. Tegelijkertijd is uit het onderzoek gebleken dat met een beperkte aanpassing van de bouwplannen en van enkele eisen alsnog aan de eisen van het Bouwbesluit kan worden voldaan.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke meerkosten voor nieuw te bouwen drijvende bouwwerken uit de eisen van het Bouwbesluit kunnen voortkomen.

Het voorbereiden van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen, waarbij getoetst wordt aan de voorschriften uit het Bouwbesluit, betekent voor sommige arkenbouwers een ander werkproces. Dit leidt tot een lastenverzwaring in de ontwerpfase in verband met extra tekenwerk en berekeningen. De inspanning hiervoor is echter vergelijkbaar met «gewone» grondgebonden bouwwerken. Daarnaast zullen de voorschriften met betrekking tot energiezuinigheid tot hogere investeringskosten leiden. De tot nu toe geldende gemeentelijke regels voor woonboten bevatten namelijk over het algemeen geen voorschriften met betrekking tot energiezuinigheid. Daar staat echter tegenover dat de energielasten voor de bewoner van de woonboot lager zullen uitvallen. Dit is eveneens vergelijkbaar met grondgebonden woningen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat nu al drijvende woningen worden gebouwd die wel aan het volledige Bouwbesluit moeten voldoen. Deze leden vragen hoe het onderscheid ligt tussen deze drijvende woningen en drijvende bouwwerken in de vorm van woonarken.

Naast nieuwe woonboten worden er drijvende woningen (zogeheten watervilla's) gebouwd die al aan het Bouwbesluit moeten voldoen. Deze watervilla's zijn van het begin af aan aangemerkt als bouwwerk omdat het woningen zijn die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren. De meeste watervilla's worden in particulier opdrachtgeverschap gebouwd waardoor er al versoepelde voorschriften voor deze drijvende woningen van toepassing zijn.
De aangepaste eisen in het Bouwbesluit voor nieuwe woonboten zullen van toepassing zijn op alle nieuw te bouwen drijvende woningen. Op deze wijze zullen de eisen voor alle drijvende woningen hetzelfde zijn. Tussen

watervilla's en nieuwe woonboten zijn er vanuit bouwkundig oogpunt vrijwel geen verschillen. In beide gevallen gaat het meestal om een betonnen bak met een houtskeletten opbouw.

De leden van de PvdA-fractie willen graag een duiding van de regering welke gevolgen het heeft voor de beoogde rechtszekerheid dat de ligplaatsvergunning in het wetsontwerp niet wordt opgenomen in de omgevingsvergunning.

Dit heeft geen gevolgen voor de rechtszekerheid. Bestaande ligplaatsvergunningen en de daar eventueel in opgenomen voorschriften behouden hun geldigheid. Bij nieuwe ligplaatsvergunningen kunnen gemeenten, provincies en waterschappen gebruik maken van de mogelijkheid die artikel 2.2, tweede lid, van de Wabo biedt. Daarin is bepaald dat bij provinciale, gemeentelijke of waterschapsverordening kan worden bepaald dat het in daarbij aangewezen categorieën gevallen verboden is projecten die geheel of gedeeltelijk bestaan uit andere activiteiten die behoren tot een daarbij aangewezen categorie activiteiten, die van invloed kunnen zijn op de fysieke leefomgeving, uit te voeren zonder omgevingsvergunning. Daarmee is het mogelijk om de omgevingsvergunning voor het bouwen van bijvoorbeeld een woonboot en de daarvoor benodigde ligplaatsvergunning of -ontheffing in één procedure te behandelen.

De leden van de PvdA-fractie ontvangen graag een overzicht van de wettelijke grondslagen voor ligplaatsvergunningen.

Ligplaatsvergunningen kunnen gebaseerd zijn op verschillende wettelijke grondslagen en met het oog op verschillende doelen. Ligplaatsvergunningen kunnen gebaseerd zijn op de Scheepvaartverkeerswet, de Wet ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer, de Provinciewet en de Gemeentewet. Veel provincies en gemeenten baseren het vergunningstelsel op de Provinciewet of de Gemeentewet.

In de verscheidenheid aan wettelijke grondslagen lijkt de regering de reden te vinden om ligplaatsvergunningen niet om te zetten in omgevingsvergunningen. De leden van de PvdA-fractie vragen bevestiging van deze conclusie. Tevens vragen deze leden per wettelijke grondslag voor ligplaatsvergunningen geïnformeerd te worden of omzetting in een omgevingsvergunning mogelijk is of waarom dit onwenselijk is.

Gezien de verscheidenheid aan wettelijke grondslagen bleek het omzetten van ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen te verstrekkend. Afhankelijk van de wettelijke grondslag verschilt de doelstelling voor het hebben van een vergunningstelsel voor ligplaatsen. Bij vergunningen op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer zijn inderdaad ruimtelijke aspecten van doorslaggevend belang. Bij ligplaatsvergunningen op basis van de Scheepvaartverkeerswet, Provinciewet en Gemeentewet spelen heel andere aspecten een rol bij de afweging voor het al dan niet verlenen van die vergunning. Het gaat dan om nautische aspecten zoals de doorvaartbreedte van vaarwegen, om bescherming van het landschap, veiligheid, gezondheid. Op deze wijze is de inhoud van de toestemmingen ook divers, zoals ook het Interprovinciaal Overleg (IPO) naar voren heeft gebracht bij de consultatie van het wetsvoorstel.

Het omzetten van ligplaatsvergunningen die zijn verleend op grond van de Provinciewet, Gemeentewet en Scheepvaartverkeerswet in omgevingsvergunningen zou als gevolg hebben dat die vergunningen dan tot het omgevingsrecht gaan behoren terwijl de regelgeving op basis waarvan

die vergunningen al dan niet worden verleend, geen deel uitmaakt van het omgevingsrecht. Dat is niet passend en onwenselijk.
Alleen het omzetten van sommige ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen zou leiden tot complexe en weinig inzichtelijke regelgeving, waardoor de rechtszekerheid naar mijn mening eerder zou afnemen dan toenemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af in hoeverre de harmonisering van regelgeving van nieuwe drijvende bouwwerken met grondgebonden bouwwerken invloed heeft op de financierbaarheid van woonboten.

De landelijke uniformiteit van de technische voorschriften die voortaan op grond van het Bouwbesluit voor nieuwe woonboten zullen gelden, zullen in die zin een positief effect hebben, dat er duidelijkheid is over de van toepassing zijnde bouwtechnische regels. Dit zou wellicht indirect een positief effect kunnen op de financierbaarheid van woonboten.

De leden van de PvdA-fractie vragen of opname van de ligplaats in de omgevingsvergunning voor meer zekerheid zou kunnen zorgen bij de financier en daarmee de financierbaarheid zou kunnen vergroten.

Opname van de ligplaats in de omgevingsvergunning zou naar verwachting noch voor bestaande gevallen noch voor nieuwe gevallen voor meer zekerheid bij de financier zorgen. In het geval dat de financierbaarheid van een woonboot verbonden zou zijn met het al dan niet verkrijgen van een vergunning om op een bepaalde plek te liggen, dan maakt het voor de financierbaarheid naar verwachting niet uit of die vergunning een ligplaatsvergunning zou zijn op grond van bijvoorbeeld de Provinciewet of dat het een omgevingsvergunning op grond van de Wabo zou zijn.
De leden van de PvdA-fractie vragen om uitleg ten aanzien van de eerder genoemde drijvende woningen over de juridische status van de ondergrond en of dit meer rechtszekerheid geeft voor de financiering.

Het voorliggende wetsvoorstel en de daarmee samenhangende aanpassingen van het Bouwbesluit hebben geen gevolgen voor de juridische status van de ondergrond van drijvende woningen. Het wetsvoorstel heeft dan ook geen gevolgen op het gebied van rechtszekerheid gerelateerd aan de juridische status van de ondergrond van drijvende woningen.

Nieuwe en bestaande drijvende bouwwerken: verplaatsen en terugplaatsen

De leden van de D66-fractie kunnen zich goed voorstellen dat bij noodzakelijk onderhoud de afmetingen van een woonboot een beetje gewijzigd kunnen worden. Deze leden vragen of de regering deze mening deelt. De leden van de D66-fractie vragen voorts naar de mening van de regering over het opstellen van een richtlijn opdat er niet voor kleine wijzigingen van afmetingen een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd hoeft te worden.

Het klopt dat het voor kan komen dat bij noodzakelijk onderhoud de afmetingen van een woonboot in enige mate gewijzigd worden, bijvoorbeeld door ander materiaalgebruik. Dat is geen probleem aangezien er dan nog steeds sprake is van hetzelfde bouwwerk. Indien de woonboot is verbouwd tijdens het onderhoud en de woonboot daadwerkelijk andere afmetingen heeft gekregen, kan de omgevingsvergunning niet automatisch opnieuw worden gebruikt. Echter, de desbetreffende gemeente kan op aanvraag wel beslissen dat ook in die gevallen de woonboot op grond van dezelfde vergunning teruggeplaatst mag worden. Dat wordt geregeld

in het tweede lid van het voorgestelde nieuwe artikel 2.24a in de Wabo. De beoordeling of een nieuwe afweging omtrent de omgevingsvergunning gemaakt moet worden, hangt af van de lokale situatie. Op deze wijze kunnen gemeenten maatwerk leveren. Er is dan ook naar mijn mening geen noodzaak om een richtlijn op te stellen.

4. Verhouding tot andere wetgeving

De leden van de SP-fractie vragen hoe het voorliggende wetsvoorstel zich verhoudt tot de Erfgoedwet en het beschermen van varend en drijvend erfgoed.

Het voorliggende wetsvoorstel staat weliswaar los van de Erfgoedwet, maar ondersteunt de doelen van die wet. De in het wetsvoorstel opgenomen uitzondering voor schepen die worden gebruikt voor verblijf en die zijn bestemd en worden gebruikt voor de vaart, draagt eraan bij dat historische varende schepen kunnen worden behouden.

5. Gevolgen voor decentrale overheden

Het lid Van Vliet vraagt hoe gemeenten, als handhaver van bouwregelgeving, aankijken tegen het voorliggende wetsvoorstel en welke bezwaren zij opwerpen.

Voor zover bekend bestaat in gemeentekring voldoende steun voor het wetsvoorstel. Vertegenwoordigers van gemeenten met veel ligplaatsen zijn betrokken geweest bij het opstellen van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel bevat een uitwerking van een voorstel van het gemeentebestuur van Amsterdam.[3] Ook de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in de bestuurlijke consultatie positief op het conceptwetsvoorstel gereageerd.

De Minister voor Wonen en Rijksdienst,
S.A. Blok

[3] Zie ook het antwoord op Kamervragen van het lid Albert de Vries (PvdA) over de uitspraak van de Raad van State over woonboten (Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel 2318)